Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

REGIONE CALABRIA

INVITALIA

SACAL SOCIETA' AEROPORTUALE CALABRESE

ENAC ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Comune di Lamezia Terme

Comune di Gizzeria

Agenzia per la Coesione Territoriale

Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR

MINISTERO DELL'INTERNO

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

MEF Ministero dell'Economia e delle Finanze

Mims Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

MINISTERO DEL TURISMO REPUBBLICA ITALIANA

SACAL

Società Aeroportuale Calabrese
Crotone, Lamezia Terme, Reggio Calabria

A.U. - Accountable Manager: Marco FRANCHINI
Post Holder Progettazione : ing. Stefania RAIMONDO
Post Holder Manutenzione: ing. Filippo MALAFARINA
Post Holder Terminal: dott.ssa Sabrina MILETO
RUP: Ing. Matteo MASTROIANNI
RSPP SACAL - EX D.LGS 81/08 :dott. Cristian RASO

RIQUALIFICA AMBIENTALE DELLA FASCIA NORD DELL'AEROPORTO CON REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE PER LA VALORIZZAZIONE ECOSOSTENIBILE DELLA FASCIA COSTIERA (POLO DELLA VELA) E DEL LAGO LA VOTA

CIG: A0159668F5 CUP: H81D2200009002

Ambito di intervento: Trasporti e mobilità sostenibili – Fondi CIS scheda L05

PROGETTO ESECUTIVA

INTERFERENZE - Relazione di censimento e risoluzione delle interferenze

PROGETTISTI:

Mandataria

HYpro srl

Mandanti

CORFONE + PARTNERS studios for urban architecture
Ph.D. Arch. Cesare CORFONE

SGMadeo
Archeol. Simone Giosuè MADEO

TEAM DI LAVORO

Responsabile progettazione opere infrastrutturali V.02: **Ing. Michele SISINNO**

Responsabile progettazione opere strutturali S.04 - Resp.ITACA: **Ing. Maurizio CARUSO**

Responsabile progettazione opere impiantistiche IB.04: **Ing. Raffaele CIARDULLO**

Responsabile progettazione interventi naturalistici e paesaggistici P.01: **Arch. Cesare CORFONE**

Responsabile progettazione edile E.19 e E.20: **Arch. Cesare CORFONE**

Archeologo: **Archeol. Simone Giosuè MADEO**

Geologo: **Geol. Giuseppe CERCHIARO**

Direttore operativo Geologia: **Geol. Giovanni DE FAZIO**

Coordinatore per la sicurezza in fase di Progettazione:
Ing. Roberto NUCCI

Progettista e responsabile integrazioni e prestazioni specialistiche:
Ing. Daniele NUCCI

ORDINE INGEGNERI COSENZA
Ingegnere
DANIELE NUCCI
Laurea Specialistica
Sezione: A n. 6183
Settore Civile Ambientale

COMMITTENTE

S.A.CAL. S.p.A
Società Aeroportuale Calabrese
Via Aeroporto - 88046 Lamezia terme(CZ) ITALIA
Tel +39 0968-414212

PH Progettazione

Ing. Stefania RAIMONDO

PH Manutenzione

Ing. Filippo MALAFARINA

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Ing. Matteo MASTROIANNI

Approvazione ENAC

Approvazione ENTI

CODICE ELABORATO: PE_IN_00_REL_01_A

SCALA:

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
00	Luglio 2025	PRIMA EMISSIONE	D.Nucci	D.Nucci	D.Nucci

INDICE

1 Premessa 2
2 INQUADRAMENTO NORMATIVO 2
3 DESCRIZIONI DELLO STATO DEI LUOGHI 3
3.1 Inquadramento Gizzeria 4
3.2 Inquadramento area aeroportuale di Lamezia Terme 5
4 DESCRIZIONE SINTETICA DELLE OPERE 6
5 DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE 7
5.1 Interferenza con la linea elettrica 8
5.1.1 Risoluzione interferenza con la linea elettrica 8
5.2 Interferenza con l'impianto di illuminazione 8
5.2.1 Risoluzione Interferenza con la pubblica illuminazione 9
5.3 Interferenza con la rete di raccolta delle acque meteoriche 9
5.3.1 Risoluzione Interferenza con la rete di raccolta delle acque meteoriche 9
5.4 Interferenza con la rete idrica 9
5.4.1 Risoluzione Interferenza con la rete idrica 9
5.5 Interferenza con la rete gas 9
5.5.1 Risoluzione Interferenza con la rete gas 9
5.6 Interferenza con il contesto nella fase di realizzazione delle opere 10
5.6.1 Risoluzione Interferenza con il contesto nella fase di realizzazione delle opere 11
6 PRESCRIZIONI PER LA FASE ESECUTIVA 12

1 PREMESSA

La presente relazione è volta alla descrizione delle attività che sono state condotte per poter definire il censimento e la previsione di risoluzione delle interferenze presenti, nell'ambito del Progetto di "Fattibilità Tecnica ed Economica _ ai sensi dell'art.41, comma 6 del D. Lgs. N. 36/2023 e dell'art.6 dell'Allegato I.7 dello stesso Decreto – relativo alla **"Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota" – CUP_H81D22000090002** - da realizzare presso l'aeroporto di Lamezia Terme e che coinvolge le aree di proprietà del Comune di Gizzeria e le aree appartenenti al Comune di Lamezia Terme nel sedime aeroportuale.

Per cercare di ridurre il livello di incertezza sulle esatte posizioni ed il conseguente tracciato percorso dai sottoservizi sono state attivate una serie di procedure:

• Richiesta, agli Enti gestori, in particolare alla SACAL s.p.a. committente ed ente gestore dell'aeroporto di Lamezia Terme e al comune di Gizzeria, di tutto il materiale a disposizione (planimetrie, censimento, specifiche infrastrutture e prescrizioni per realizzazione nuovi tratti e risoluzione interferenze, progettazioni o lavorazioni interferenti in corso d'opera);

• Attuazione di un piano di indagini

2 INQUADRAMENTO NORMATIVO

La presente relazione è resa conformemente all'art.14, dell'Allegato XXI, al Decreto legislativo 2 Aprile 2006, n.163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e art.24 del DPR 207/2010 "Regolamento i esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163".

Le interferenze riscontrabili nella fase di realizzazione possono essere ricondotte a tre tipologie principali:

• interferenze aeree: fanno parte di questo gruppo tutte le linee elettriche ad alta tensione, parte delle elettriche a media e bassa tensione, l'illuminazione pubblica e parte delle linee telefoniche;

• interferenze superficiali, fanno parte di questo gruppo i canali, i fossi a cielo aperto e la viabilità pedonale e carrabile.

• interferenze interrate, fanno parte di questo gruppo i gasdotti, le fognature, gli acquedotti, le condotte di irrigazione a pressione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione e delle linee telefoniche.

In particolare, saranno da valutare i seguenti aspetti riguardanti la presenza di impiantistiche interne ed esterne alle opere oggettivamente o potenzialmente interferenti, che sono:

• la presenza di linee elettriche in rilievo o interrate con conseguente rischio di elettrocuzione/folgorazione per contatto diretto o indiretto;

• il rischio di intercettazione (specie nelle operazioni di scavo) di linee o condotte e di interruzione del servizio idrico, di scarico, telefonico, ecc;

• l'intercettazione di impianti gas con rischio di esplosione o incendio;

• l'eventuale adozione, a seconda del caso, di idonee misure preventive, protettive e/o operative, quali la richiesta all'ente erogatore di interruzione momentanea del servizio, qualora possibile.

Ne deriva la necessità, se rilevata la presenza di impianti elettrici, idrici e di scarico di rete, di:

• installare gruppi elettrogeni per la produzione di energia elettrica per l'alimentazione degli impianti, attrezzature e servizi di cantiere;

• utilizzare, in assenza di energia elettrica, attrezzature ad alimentazione a combustibile liquido e pneumatica;

• approvvigionarsi di acqua con autocisterne e con stoccaggio su serbatoi;

• utilizzare, in mancanza di condotte di scarico fognario, servizi igienici del tipo chimico, o posare impianti disperdenti per sub-irrigazione.

Inoltre, l'ubicazione o il tracciato di linee elettriche, colonnine di presa, condotte idriche o di scarico,

condotte gas, linee telefoniche, ecc., saranno elementi da valutare in relazione:

• alla richiesta di allaccio dei contatori delle utenze;

• al più conveniente posizionamento dei quadri generali o passaggio delle linee o condotte di alimentazione e distribuzione degli impianti di cantiere,

• al rischio di elettrocuzione/folgorazione per contatto diretto o indiretto (con attrezzature o mezzi meccanici) di linee elettriche aeree, in rilievo o interrate;

• al rischio di intercettazione delle linee o condotte e di interruzione del servizio idrico o di scarico, telefonico, ecc;

• al rischio di incendio o esplosione per intercettazione di impianti gas;

• al rischio di interferenza degli impianti stessi con le opere in costruzione o con le attività lavorative, in termini di intralcio oggettivo o distanza di sicurezza.

3 DESCRIZIONI DELLO STATO DEI LUOGHI

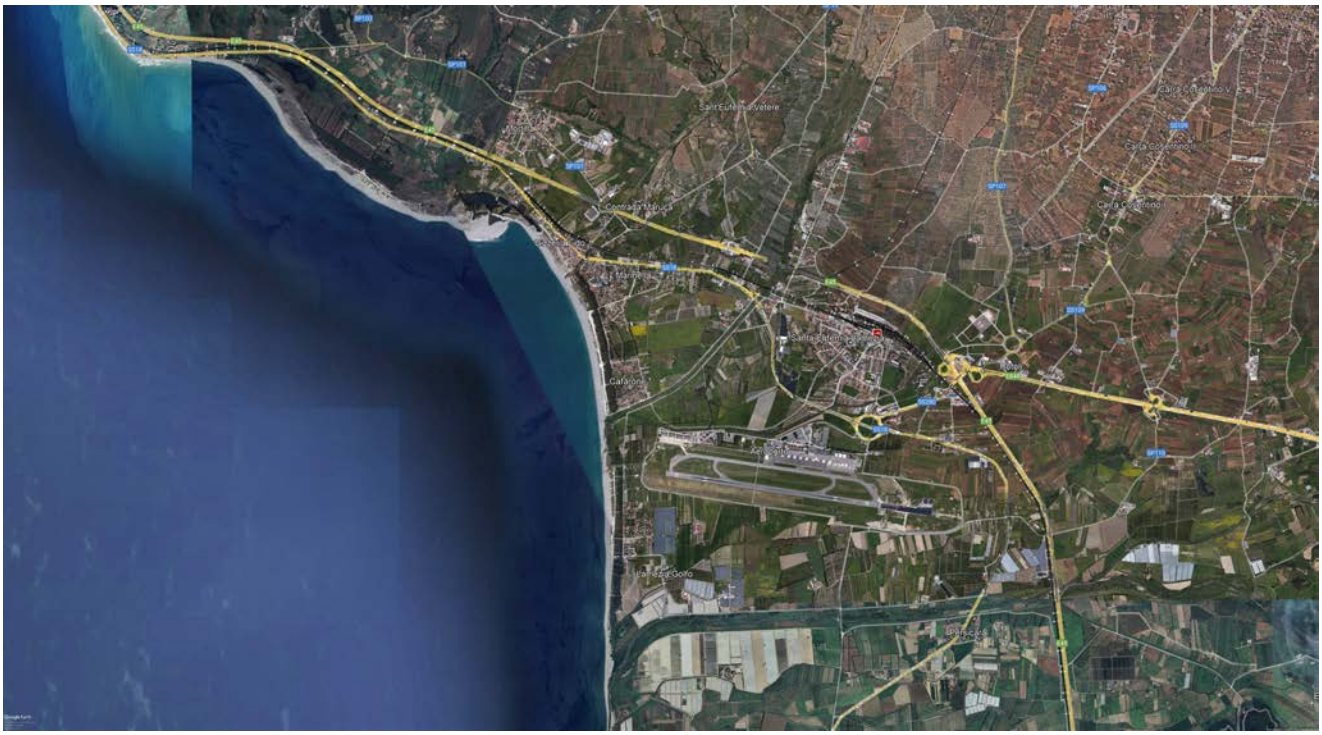

Figura 3.1 - Inquadramento geografico Area di intervento

Il progetto in questione si sviluppa su un'ampia area che va dal sedime aeroportuale all'area naturalistica dei laghi La Vota nel comune di Gizzeria Lido. Gli interventi distinti nelle due aree, saranno collegati da un tratto di pista ciclabile in fase di realizzazione da parte del comune di Lamezia Terme.

3.1 Inquadramento Gizzeria

Il comune di Gizzeria comprende una zona di costa che si estende per circa 10 km. La caratteristica peculiare di questo tratto di costa sono i venti termici che l'attraversano. Infatti per le caratteristiche geomorfologiche del territorio questo tratto di costa è chiamato "La bocca del vento", perché è qui che si incanala il vento all'interno dell'istmo di terra dove è presente uno dei parchi eolici più grandi d'Italia. Grazie a queste caratteristiche il comune di Gizzeria è uno dei migliori luoghi nel Mediterraneo per praticare lo sport del kitesurf. Infatti, Gizzeria ospita ogni anno una tappa del campionato europeo e nel 2015 ha ospitato una tappa del campionato mondiale delle categorie Hydrofoile e race. Con il termine La Vota si indica una serie di laghetti di acqua salmastra lungo la costa. I laghi principali sono: La Vota, che è il lago più grande, La Vota Piccola che è poco più che una pozza, e La Vota Piraina, nei pressi dell'abitato di Gizzeria Lido, che viene collegato al mare per far defluire l'acqua. Negli anni ottanta si è formato un nuovo lago, detto La Vota Nuova e nel 2006 si è formato un ulteriore lago. L'insieme dei laghi è riconosciuto come Sito di Importanza Comunitaria (SIC-101) perché è l'ultimo lago costiero salmastro della costa tirrenica calabrese e luogo di sosta per uccelli acquatici migratori, tra cui il falco pescatore e il falco di palude

Figura 3.2 Inquadramento geografico area di Gizzeria Lido che ospiterà l'intervento

In autostrada i laghi possono raggiunti facilmente tramite l'autostrada A2 con le uscite di Lamezia Terme e Falerna. Imboccando la SS 18 in direzione nord se si proviene da Lamezia Terme o in direzione sud provenendo da Falerna si incontrano, dopo pochi chilometri, i laghi La Vota, posti a sud della località Capo Suvero di Gizzeria, dove si apre la vasta piana di Sant'Eufemia.

3.2 Inquadramento area aeroportuale di Lamezia Terme

L'Aeroporto di Lamezia Terme è situato in località S. Eufemia nel comune di Lamezia Terme (CZ)a circa 2 Km dallo svincolo di Lamezia dell'autostrada A2 (Salerno - Reggio Calabria), a circa 2Km dalla stazione ferroviaria di Lamezia lungo la direttrice del Tirreno, ed a circa 80 Km dal porto di Gioia Tauro. Lamezia Terme è il quarto comune della Calabria per popolazione, con circa 70.000 abitanti, ed il settimo per superficie. L'aeroporto, insieme alla vicina stazione ferroviaria (tra le più importanti della Regione Calabria) ed allo svincolo autostradale, a circa 2 km di distanza, formano infatti il principale nodo logistico per la mobilità delle persone situato nel centro della Calabria. L'aeroporto si sviluppa su un'area di circa 260 ettari ed è costituito da una pista di volo di circa3.000 m, un piazzale di sosta aa/mm, bretelle di collegamento, aerostazione passeggeri e merci, parcheggi ed infrastrutture minori di supporto alle attività aeroportuali. In area limitrofa all'aeroporto è presente un insediamento militare, utilizzato dall'Aviazione Leggera dell'Esercito Italiano e collegato, attraverso una bretella, con le infrastrutture di volo dell'aeroporto. L'andamento del traffico è caratterizzato da una sensibile componente stagionale che si evidenzia nei mesi estivi, nei quali si concentra la gran parte del traffico charter/leisure. Tale situazione, comune ad altri aeroporti con forte componente turistica, costituisce pertanto l'elemento caratterizzante e dimensionante delle infrastrutture aeroportuali, che mostrano la massima criticità in queste condizioni.

Figura3.3 - Inquadramento geografico Aeroporto di Lamezia Terme "Sant'Eufemia" –Lamezia Terme (CZ)

4 DESCRIZIONE SINTETICA DELLE OPERE

La progettazione riguarda l'intervento di "Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota" che prevede:

1) **La realizzazione di una biovia** con pista ciclabile che colleghi l'aeroporto alla fascia costiera, dove è presente un polo delle attività sportive velistiche e dove è presente un'oasi naturalistica (Lago La Vota). Nella fattispecie il progetto prevede che la pista passi sia dal lungomare di Gizzeria, sia dell'area naturalistica che ospita il lago La Vota, oltre che il tracciato nel sedime aeroportuale.

2) **La realizzazione di due fabbricati in legno, ecosostenibili, con la funzione di bike sharing, posizionati in aree strategiche dell'opera:**

   - nel sedime aeroportuale, nei pressi dell'attuale accesso carrabile

   - all'inizio del lungomare di Gizzeria Lido, nei pressi del torrente Spilinga.

3) **Interventi naturalistici lungo il confine nord dell'aeroporto** sulla fascia a ridosso dell'argine del canale Manchetta e del torrente Cantagalli, mediante la realizzazione di un sentiero pedonale e la piantumazione di essenze sempreverdi di alberi con funzione di riqualifica paesaggistica e di ossigenazione dell'atmosfera.

4) **La realizzazione di una stazione ecologica chiusa** (centro di raccolta) a disposizione dei servizi aeroportuali sul sedime dell'ex-abitazione del direttore, edificio da demolire.

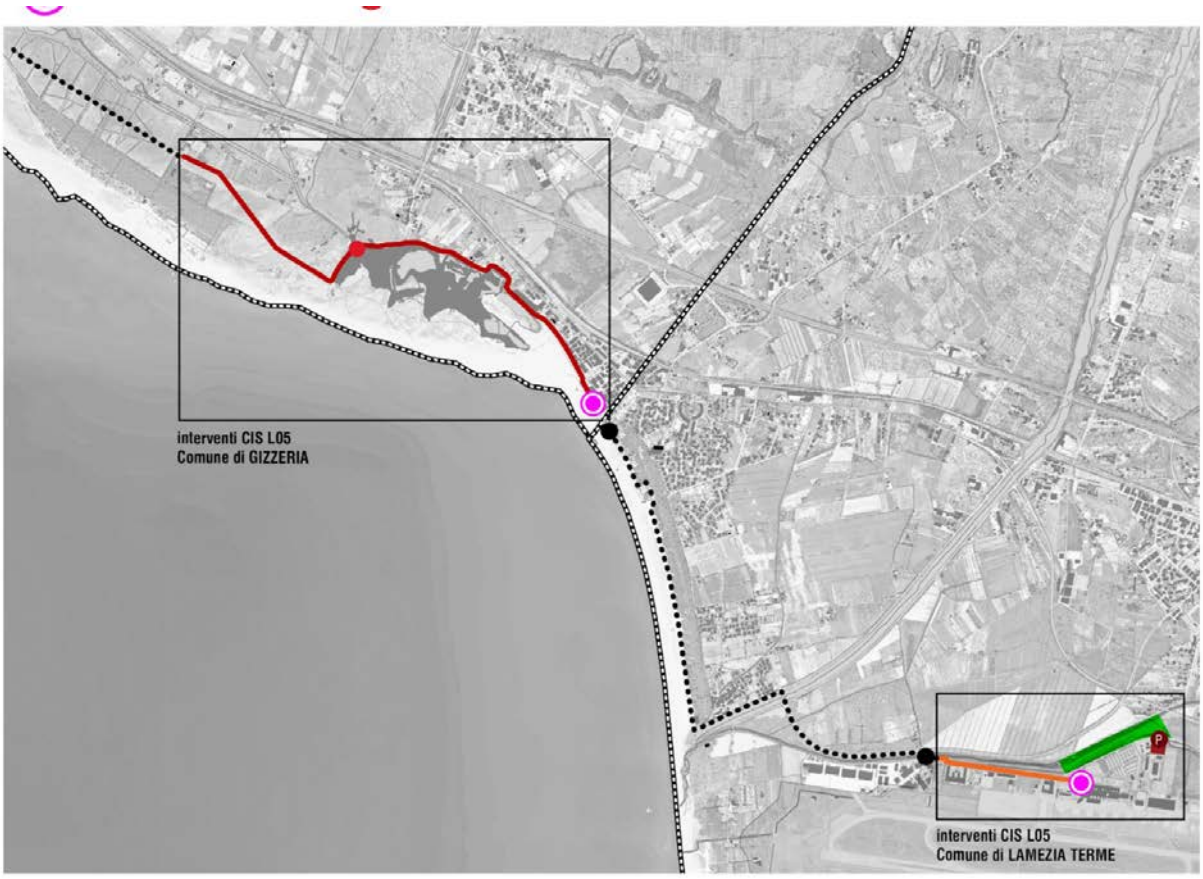

Figura 4.1 - Inquadramento delle opere in progetto

5 DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE

Pe giungere alla definizione del censimento delle reti interferenti con l'opera, come già accennato in precedenza, sono state messe in campo una serie di procedure quali:

• *Richiesta, agli Enti gestori, di tutto il materiale (planimetrie censimento, specifiche infrastrutture e prescrizioni per realizzazione nuovi tratti e risoluzione interferenze, progettazioni o lavorazioni interferenti in corso d'opera);*

• *Attuazione di un piano di indagini e sopralluoghi per il rilievo delle infrastrutture lungo le aree interessate dalle lavorazioni esistenti*

Per quanto riguarda le lavorazioni in area aeroportuale, il livello di incertezze è stato in buona parte colmato dalle informazioni acquisite dalla documentazione fornita dall'ente, dalla campagna di indagini attivata e anche dalle ricerche e sull'area d'interesse da parte dei progettisti.

I possibili sottoservizi interferenti possono essere raggruppati in rete primaria delle acque meteoriche, rete primaria delle acque nere, rete gas e metano, rete primaria idrica-antincendio, rete primaria elettrica, cabina elettrica MT/BT, cunicolo tecnologico.

Attraverso rilievi sul campo sono state rilevate le effettive posizioni di parte della rete esistente, dell'impianto antincendio e dell'impianto di irrigazione. Tra le reti esistenti sono state rilevate delle canalette in cls e in ghisa, una rete acque bianche composta da caditoie e pozzetti (in ghisa e cls). Per l'impianto antincendio sono stati rilevati degli idranti con cassetta e quindi con all'interno la manichetta e altri idranti a terra.

Dalla ricognizione effettuata risulta che la sola realizzazione del tratto di pista ciclabile può comportare interferenza con la rete esistente, in particolare con quella primaria elettrica, con quella idrica e con quella primaria di acque nere, con i relativi pozzetti, in quanto l'area da riqualificare a nord dell'aeroporto ospita i tralicci della rete elettrica ma non è interessata da lavorazioni invasive e in quella dell'ex abitazione del direttore che ospiterà l'isola ecologica risulta solo un collegamento alla rete fognaria non in funzione e facilmente staccabile dalla rete.

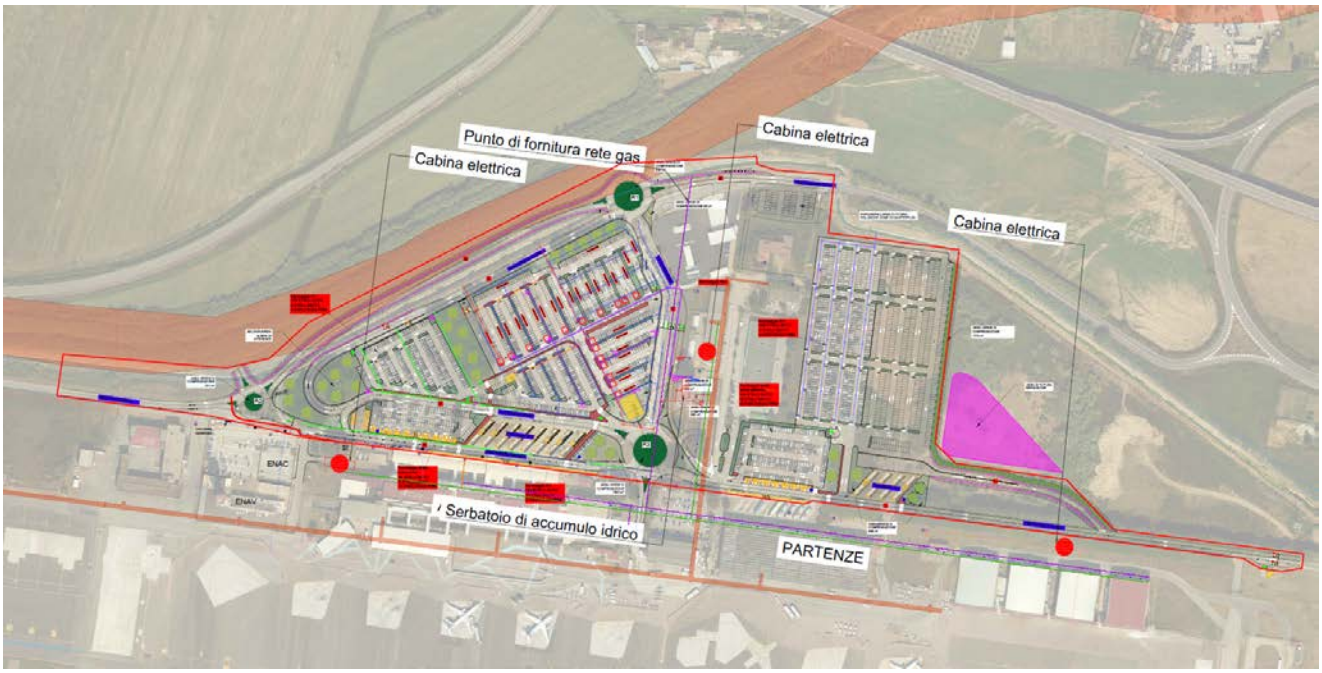

Figura 5.1 – Individuazione sottoservizi Aeroporto

Al contrario, per quanto riguarda l'area di Gizzeria non è stata fornita documentazione riguardo i sottoservizi e gli altri progetti in corso di realizzazione, per tali motivazioni si è proceduto all'integrazione delle ispezioni preliminari. In particolar modo è stata eseguita una campagna di indagini con georadar sul lungomare per l'individuazione dei sottoservizi.
L'indagine georadar eseguita con maglia fitta di scansioni longitudinali ha rilevato target di interesse su tutta l'area di progetto ad una profondità di 0,50 che meritano interesse e devono essere presi in considerazione. Durante le operazioni di rilievo si è riscontrato visivamente la presenza di pozzetti appartenenti all'impianto d'irrigazione pubblica facendo così ipotizzare che i target d'interesse possono essere riferiti alla suddetta tubazione dell'impianto d'irrigazione pubblica mentre i 9 punti rilevati che attraversano trasversalmente l'area rilevata, possono essere ricondotti a tubazioni di scarico ad una profondità di 0,90 mt. Il fatto che il georadar non abbia intercettato altri target di interesse, non dispensa comunque, durante l'esecuzione dei lavori, a normali cautele in corso d'opera.

Figura 5.2 – Individuazione target rilevati da georadar su ortofoto a Gizzeria

Per quanto riguarda l'area naturalistica, non essendo presenti infrastrutture rilevanti, si ipotizza l'assenza di sottoservizi, in particolar modo nello strato superficiale interessato dalle lavorazioni.

5.1 Interferenza con la linea elettrica

È stata fatta richiesta all'Ente per la ricezione di tutte le informazioni relative alle condotte, tracciati ed infrastrutture utilizzate, pertanto l'attività di censimento è stata predisposta. Dai sopralluoghi condotti è visibile come la rete si sviluppa prevalentemente per via sotterranea attraverso il cunicolo servizi, sia per la bassa che per la media tensione, ad esclusione della fascia a nord che ospita i tralicci e le linee aeree

5.1.1 Risoluzione interferenza con la linea elettrica

Tutte le soluzioni proposte dovranno essere approvate dall'Ente Gestore. Prima dell'inizio dei lavori, l'esatta ubicazione delle reti e la presenza di ulteriori sottoservizi dovrà essere verificata a mezzo di strumentazione idonea e quindi materializzata sulla sede stradale.

La tipologia di intervento non dovrebbe comportare rischi di interferenza con la rete esistente, se non lo spostamento o il riposizionamento di qualche pozzetto.

5.2 Interferenza con l'impianto di illuminazione

È stata fatta richiesta all'Ente per la ricezione di tutte le informazioni relative alle condotte, tracciati ed infrastrutture utilizzate, pertanto l'attività di censimento è stata predisposta.

Dai sopralluoghi condotti è visibile come la rete si sviluppa prevalentemente per via sotterranea.

5.2.1 Risoluzione Interferenza con la pubblica illuminazione

Tutte le soluzioni proposte dovranno essere approvate dell'Ente Gestore. Prima dell'inizio dei lavori, l'esatta ubicazione delle reti e la presenza di ulteriori sottoservizi dovrà essere verificata a mezzo di strumentazione idonea.

La tipologia di intervento non dovrebbe comportare rischi di interferenza con la rete esistente se non nella fase di allaccio.

5.3 Interferenza con la rete di raccolta delle acque meteoriche

È stata fatta richiesta all'Ente per la ricezione di tutte le informazioni relative alle condotte, tracciati e vasche di raccolta utilizzate, pertanto l'attività di censimento è stata predisposta.

5.3.1 Risoluzione Interferenza con la rete di raccolta delle acque meteoriche

Tutte le soluzioni proposte dovranno essere approvate dall'Ente Gestore.

Prima dell'inizio dei lavori, l'esatta ubicazione delle reti e la presenza di ulteriori sottoservizi dovrà essere verificata a mezzo di strumentazione idonea e materializzata sul tracciato stradale.

La tipologia di intervento non dovrebbe comportare rischi di interferenza con la rete esistente se non nella fase di allaccio alla rete esistente del sistema di scarico delle acque raccolte nell'area di isola ecologica e del parcheggio antistante.

5.4 Interferenza con la rete idrica

È stata fatta richiesta all'Ente per la ricezione di tutte le informazioni relative alle condotte, tracciati ed impianti utilizzati, pertanto l'attività di censimento è stata predisposta. Dai sopralluoghi condotti è visibile come la rete si sviluppa prevalentemente per via sotterranea attraverso il cunicolo servizi.

5.4.1 Risoluzione Interferenza con la rete idrica

Tutte le soluzioni proposte dovranno essere approvate dall'Ente Gestore. Prima dell'inizio dei lavori, l'esatta ubicazione delle reti e la presenza di ulteriori sottoservizi dovrà essere verificata a mezzo di strumentazione idonea e quindi materializzata sulla sede stradale.

La tipologia di intervento non dovrebbe comportare rischi di interferenza con la rete esistente, se non lo spostamento o il riposizionamento di qualche pozzetto nell'area della pista ciclabile in aeroporto. Potrebbe risultare necessario valutare la presenza del sistema di irrigazione sul tratto del lungomare di Gizzeria, nel punto in cui la pista attraversa aiuola e marciapiede.

5.5 Interferenza con la rete gas

È stata fatta richiesta all'Ente Italgas per la ricezione di tutte le informazioni relative alle condotte, tracciati ed impianti utilizzati, pertanto l'attività di censimento è stata predisposta. Dai sopralluoghi condotti con rappresentanti e tecnici della società è emerso come la rete si sviluppi prevalentemente per via sotterranea tra il canale Manchetta ed il torrente Cantagalli. È stata ravvisata una sola possibile interferenza che intercetta planimetricamente il tracciato della pista ciclabile nel sedime aeroportuale, ma la presenza del tratto di condotta che attraversa il canale Manchetta per collegarsi alla cabina presente nel cortile della Guardia di Finanza si sviluppa ad una quota sotto il livello della strada tale che non risulterà interessato dai lavori.

5.5.1 Risoluzione Interferenza con la rete gas

Tutte le soluzioni proposte dovranno essere approvate dall'Ente Gestore. Prima dell'inizio dei lavori, l'esatta ubicazione delle reti e la presenza di ulteriori sottoservizi dovrà essere verificata a mezzo di

strumentazione idonea e quindi materializzata sulla sede stradale.

La tipologia di intervento non dovrebbe comportare rischi di interferenza con la rete esistente, in quanto nel tratto della sovrapposizione dei tracciati interessati, la pista ciclabile ed il marciapiede ad esso adiacente si sviluppa in rilevato, non comportando scavi profondi per la preparazione del sottofondo.

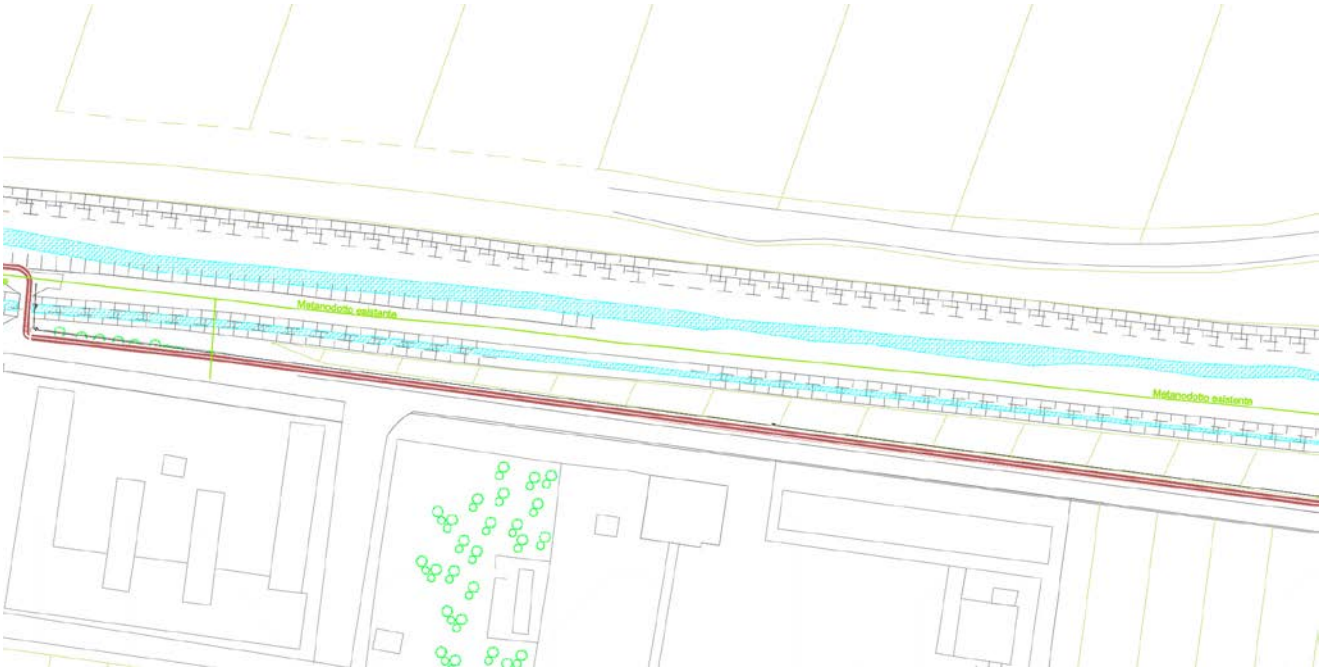

Figura 5.3 – Individuazione del Metanodotto nel Tratto di via Guglietta

5.6 Interferenza con il contesto nella fase di realizzazione delle opere

Gli interventi riguarderanno aree con diverse peculiarità e con diversi gradi di interferenza con il contesto. In quest'ottica sono stati scelti i punti destinati ad ospitare i cantieri fissi con tutti gli apprestamenti e le aree di accumulo e deposito, i quali potrebbero comportare interferenze con l'utenza che agisce o transita nel contesto.

Per quanto riguarda l'aeroporto, l'area destinata alla riqualificazione della fascia verde tra il torrente Cantagalli ed il canale Manchetta e quella che ospiterà il parcheggio temporaneo e la stazione ecologica avranno solo l'accesso in comune alla viabilità di accesso in aeroporto. Diverso è il discorso per quanto riguarda la realizzazione della pista, in quanto insisterà sulla viabilità stessa.

Per quanto riguarda le aree di Gizzeria, il sedime della pista in area naturalistica, insiste su un tracciato privo di infrastrutture primarie e con l'accesso inibito al traffico carrabile. Nonostante ciò, l'area ad alto valore attrattivo, in estate è molto frequentata da avventori per il turismo balneare, sportivo e ricreativo, che potrebbero entrare in contatto con il cantiere. Sul lungomare Cristoforo Colombo, il cantiere operativo sarà a contatto con l'utenza locale e con gli avventori dell'ampia spiaggia antistante, per tutta per la durata dell'esecuzione dei lavori.

Le infrastrutture di collegamento alle aree saranno interessate dal traffico dei mezzi per l'approvvigionamento e la gestione del cantiere, in particolare la SS.18 adiacente alle opere in progetto, e la porzione di autostrada E45 nel tratto compreso tra gli svincoli di Lamezia e Falerna.

5.6.1 Risoluzione Interferenza con il contesto nella fase di realizzazione delle opere

Per quanto riguarda le aree del comune di Gizzeria, il campo base sarà localizzato nell'area che ospiterà in futuro il parcheggio oggetto di realizzazione nell'ambito del progetto dell'adiacente Parco "Costa degli Ulivi". Quest'area è accessibile dalla ss18 senza dover percorrere interamente la strada carrabile che costituisce l'unico accesso ai lidi e all'intera area SIC dei Laghi La Vota. La movimentazione di mezzi, materiali e personale, dal cantiere base alle aree operative, avverrà in maniera controllata con il solo attraversamento di una piccola porzione della suddetta strada.

Il tracciato nell'area naturalistica è diviso dal torrente Casale nel punto che ospiterà il ponte di attraversamento. Per questo motivo è stata predisposta un'area operativa con bagno chimico ed aree di accumulo e stoccaggio, in adiacenza al percorso da realizzare, nel sedime del vecchio porticciolo turistico, ormai abbandonato, con lo scopo di evitare interferenze continue con il flusso veicolare dell'arteria stradale che fornisce l'accesso ai siti.

Figura 5.4 – Individuazione delle aree di cantiere

Per quanto riguarda l'aeroporto, il campo base sarà localizzato nell'area che ospiterà il parcheggio temporaneo e la stazione ecologica. Questa scelta permette di fornire un accesso diretto al cantiere dall'esterno, senza accedere all'area aeroportuale. Sarà realizzata una pista di cantiere, sul sedime del sentiero che percorrerà la fascia verde da riqualificare a nord, per fornire un percorso alternativo al raggiungimento delle aree che ospiteranno il tratto di pista ciclabile ed il bike point ad ovest.

Altro aspetto da tenere in considerazione è rappresentato dal fatto che il tracciato della pista ciclabile nel sedime aeroportuale è stato impostato sulle linee dettate dalla progettazione della viabilità futura dell'infrastruttura, anch'essa in fase di PFTE, e quindi non sullo stato attuale dei luoghi. Per tali motivazioni sarebbe opportuno un coordinamento congiunto in fase di esecuzione delle opere, che verranno realizzate contemporaneamente e che quindi affronteranno i medesimi problemi con le

interferenze.

Per la corretta esecuzione dei lavori si rimanda alla specifica fasizzazione, da perfezionare e calibrare in fase successiva, che prevede la parzializzazione delle aree di intervento per mantenere il più possibile in funzione tutte le attività.

In ogni caso:

- Tutti gli interventi che si renderanno necessari per risolvere i problemi di interferenza saranno realizzati secondo le prescrizioni tecniche degli Enti gestori.
- Le aree di cantiere verranno adeguatamente recintate; lungo le strade di accesso ed in prossimità dei cantieri, saranno posti appositi segnali indicatori di lavori in corso, uscita automezzi e dei pericoli specifici nonché l'interdizione all'ingresso ai non addetti.
- Nei casi di arrivo degli automezzi per la fornitura dei materiali sarà necessaria la presenza di un moviere. Per le operazioni di carico e scarico e durante il passaggio dei mezzi lungo la strada, il responsabile di cantiere dovrà vigilare affinché il passaggio di persone e mezzi in transito nei varchi, non interferisca con le operazioni di cui sopra.

6 PRESCRIZIONI PER LA FASE ESECUTIVA

Prima dell'avvio delle lavorazioni, sarà compito ed onere dell'impresa appaltatrice il rilievo tramite specifica strumentazione e la gestione puntuale delle interferenze di concerto con gli Enti preposti.